கோரியபடி ரூ. 14.4 கோடிக்கு இயந்திரங்கள் வாங்குவதற்குப் பதிலாக—அவர்கள் கோரியது ரூ. 14 கோடிக்கு வாங்கச் சொல்லி—அதற்கு பதிலாக ரூபாய் 7 லட்சம் செலவில் ஒரே ஒரு இயந்திரத்தை வாங்கி தமிழ்நாடு வேளாண்மைப் பல்கலைக்கழகத்திடம் ஒப்படைத்து சோதனை செய்யுமாறு கோரலாம் எனக் குழுவினர் தெரிவித்தனர். இதன் அடிப் படையில் ஒரு இயந்திரத்தை வாங்கலாம் என இத்துறை பரிந்துரைத்த போது. நிதித்துறை அவ்வாறு வாங்குவது தேவையற்றது எனக் கருத்து தெரிவித்தது. அதன் பின்னர் கால்நடை பராமரிப்புத் துறைச் செயலரும், நிதித் துறைச் செயலரும். தலைமைச் செயலாளரோடு கலந்துரையாடி இந்த இயந்திரம் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படும் புல்லின் உற்பத்திச் செலவு மிகவும் அதிகம் என்பதையும் இதற்கான மின்சாரம் விவசாயத்திற்கான குறைந்த கட்டண வீதத்தில் கொடுக்க முடியாது என்பதையும் கருத்திற்கொண்டு ஒரு இயந்திரப் கூட வாங்க வேண்டியதில்லை எனப் பரிந்துரைத்தனர். அது சுற்றுக்கு அனுப்பப்பட்டபோது ஆலோசகர் திரு. இராமகிருஷ்ணா அவர்கள் சோதனைத் திட்டமாக ஒரு இயந்திரம் வாங்கலாம் எனத் தெரிவித்த கருத்திற்கு, ஆளுநர் ஏற்பளித்தார். இந்த நிலையில் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்ட அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்டபின், கோப்பு று படியும் அரசின் கவனத்திற்கு வந்தபோது, ஒரு இயந்திரம் கூட வாங்க வேண்டாமென்று இந்த அரசு முடிவெடுத்தது. அரசின் முடிவும் கடந்த 2-5-89 அன்று திரு. பிராடி அவர்களுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை இந்த அவைக்கு அறிவித்துக்கொள்கிறேன்.

5. கவன ஈர்ப்பு.

(அ) 29-4-1989 ஆம் நாளன்று சென்னையில் பல பல்லவன் பேருந்துகள் முழுமையான அளவுக்கு இயக்கப்பெறாதது குறித்து.

திரு. குமரி அனந்தன்: மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, 29—4—1989 அன்று காலைப் பணிமாற்றத்தின் போது 46 பேருந்துகளும், மாலைப் பணிமாற்றத்தின்போது 327 பேருந்துகளும்—ஏப்ரல் 29 ஆம் தேதி சென்னை பேருந்து டெப்போக்களில் இருந்து பரவலாக பேருந்துகள் பயணிக்க வில்லை. உதாரணத்திற்கு, தி. நகர் டெப்போவில்........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தாங்கள் மரபு அறிந்த வர்கள். அறிவிக்கையில் குறித்துள்ள பொருள் குறித்து அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்தை ஈர்த்த பின்னர் துணை வினா கேட்கலாம்.

திரு. குமரி அனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''29—4—1989 ஆம் நாளன்று சென்னையில் பல பணிமனைகளிலுள்ள பல்லவன் பேருந்துகள் முழுமையாக இயக்கப்படாதது குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்:

அறிக்கை.

29—4—89 அன்று காலைப் பணிமாற்றத்தின்போது 46 பேருந்துகளும், மாலைப் பணி மாற்றத்தின்போது 327 பேருந்துகளும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் இயக்கப்படவில்லை. தியாகராயநகர் பணிமனையில் உள்ள 73 பேருந்துகளில் 19 பேருந்துகள் மட்டும் இயக்கவில்லை. இவற்றின் விவரம் கீழ்வருமாறு தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது:

தடம் எண்.	இயங்காத பேருந்து எண்ணிக்கை.
49வி	ஒன்று
9	இரண்டு
12	மூன்று
11	ஐந்து
11ஏ	ஏழு
10	ஒன்று

29—4—89 அன்று மாலை 2 மணிக்கு மேல் கழக ஊழியருக்கு ஊதியம் பட்டுவாடா செய்யப்பட்டது. எனவே மாலை நேரம் பணி மாற்றத்தின்போது பல்லவன் பேருந்துகள் அதிக எண்ணிக்கையில் இயங்கவில்லை. பணம் பட்டுவாடா செய்யப்படும் நாளில் அதாவது சம்பளம், போனஸ், ஊக்கத் தொகைகள் ஆகியவை கொடுக்கப்படும் நாளில் பணிக்குத் திரும்பும் பணியாளர்கள் எண்ணிக்கை சாதாரணமாகவே சொற்பமாகவே இருக்கும்.

ஏப்ரல் மாதம் கோடைகால விடுமுறையாக இருப்பதாலும், திடீரென்று பணியாளர் வேலைக்கு வராமை அதிகமாக இருந்ததாலும், காலைப் பணி மாற்றத்தின்போது 31 முதல் 122 பேருந்துகளும், மாலைப் பணி மாற்றத்தின்போது 89 முதல் 327 பேருந்துகளும் இயக்கப்படவில்லை.

1989 மே 12] [திரு. மு. கண்ணப்பன்]

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 5,640 ஓட்டுநர்களும், 5.565 நடத்துனர்களும் பணி புரிகின்றனர். இவர்களில் 70 முதல் 100 ஓட்டுநர்களும், 50 முதல் 60 நடத்துனர்களும் சாதாரண மாக நீண்டகாலமாக வேலைக்கு வராமல் உள்ளனர். இத்தகைய பணி முடக்கத்தைத் தவிர்த்திட ஊழியர்கள் அதிகமான அளவில் பணிக்கு வராத நாட்களில், புதிய பணி யாளர்களை நியமனம் செய்தும், வார ஓய்வில் உள்ள ஊழியர் களைப் பணிக்கு வரச் செய்தும், பேருந்துகளைத் தேவையான அளவில் இயக்க நடவடிக்கை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

பொதுவாக மாதத்தின் முதல் இரண்டு வாரங்கள் அதிக அளவில் பேருந்துகள் இயக்க இயலாமல் உள்ளது. மாதத்தின் மூன்றாவது, நான்காவது வாரங்களில் இது குறைந்து விடுகிறது. தினக்கூலி அடிப்படையில் ஓட்டுநர்கள் நடத்துனர்களைத் தேர்வு செய்து, குறிப்பாக மாலை நேரப் பணி மாற்றத்தின்போது பணியில் அமர்த்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. திடீரென வேலைக்கு வராதவர்கள் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டு வருகிறது.

(முற்பகல் 9–40)

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் பெருமகனார் வைத்திருக்கிற விளக்க உரையில் 29—4—89 அன்று 46 பேருந்துகளும், மாலைப் பணி மாற்றத்தின்போது 327 பேருந்துகளும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினால் இயக்கப்படவில்லை என்றும், தி. நகர் பணிமனையில் உள்ள 73 பேருந்துகளில் 19 பேருந்துகள் இயங்கவில்லை என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இன்னொரு பக்கத்திலே காலையிலே 127 பேருந்துகளும் மாலையிலே 327 பேருந்துகளும் இயங்கவில்லை என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். காலையிலே 127 பேருந்துகளும், மாலையிலே 327 பேருந்துகளும் இயங்கவில்லையென்று சொன்னால் பல்லாயிரக்கணக்கான பொதுமக்கள் எந்த அளவிற்குப் பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்கள் என்பதை இங்கு இருக்கிற அனைவரும் அறிந்திருக்கிற ஒன்றாகும்.

இது இப்படி மாதக் கடைசியிலே மட்டும் நடைபெறுகிற ஒன்றா அல்லது அடிக்கடி இப்படி நடைபெறுகிறதா?

இப்படி நடப்பதாக இருந்தால் பெருமளவு பணத்தைச் செலவிட்டு பேருந்துகளை வாங்கிப் பொதுமக்களுக்கு என்று கொடுத்து என்ன பயன்? அவைகள் இயங்காமல் இருக்கக்

காரணம் என்ன? இப்படிப்பட்ட தவறுகள் நடந்தால் அதைச் சரி செய்வதற்கு அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ள விரும்புகிறது என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 29—4—89 ஆம் தேதியன்று சம்பளம் பட்டுவாடா செய்யப்படுகிற நாளாகும். ஆகவேதான் மாலை நேரத்தில் அதிகப்படியான ஊழியர்கள் வேலைக்குத் திரும்ப வில்லை என்று ஒரு காரணம் சொல்லப்பட்டுள்ளது. ஆனால் பொதுவாகவே இந்தத் தகவலை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதற்குப் பிறகு இந்த ஒரு நாள் மட்டுமா, மற்ற நாட்களிலும் ஊழியர்கள் எப்படி வேலைக்கு வருகிறார்கள் என்பது பற்றிய தகவலைக் கேட்டபோது சென்ற ஆண்டு அதாவது 1988 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர், நவம்பர், டிசம்பர் ஆகிய மூன்று மாதங்களில் கணக்கெடுத்தால் ஒட்டுமொத்தமாக அக்டோபர் மாதத்தில் காலை ஷிப்ட்டில் 1,409 ட்ரிப்புகளும், மாலை ஷிப்ட்டில் 2,740 ட்ரிப்புகளும் இயக்கப்படவில்லை; நவம்பர் மாதத்தில் காலை ஷிப்ட்டில் 1,375 ட்ரிப்புகளும், மாலை ஷிப்ட்டில் 3,060 ட்ரிப்புகளும் இயக்கப்படவில்லை; டிசம்பர் மாதத்தில் காலை ஷிப்ட்டில் 1,079 ட்ரிப்புகளும், பிற்பகல் ஷிப்ட்டில் 2,062 ட்ரிப்புகளும் இயக்கப்படவில்லை.

அதேபோல் 1989-ல் ஜனவரி மாதத்தில் காலையில் 1,375 ட்ரிப்புகளும், பிற்பகலில் 3,801 ட்ரிப்புகளும்: பிப்ரவரி மாதத்தில் காலையில் 2,044 ட்ரிப்புகளும், பிற்பகலில் 4,416 ட்ரிப்புகளும்; மார்ச் மாதத்தில் காலையில் 2,208 ட்ரிப்புகளும், பிற்பகலில் 5,510 ட்ரிப்புகளும்; கடந்த ஏப்ரல் மாதத்தில் காலையில் 2,255 ட்ரிப்புகளும், பிற்பகலில் 6,693 ட்ரிப்புகளும் இயக்கப்படவில்லை. ஆனால் வேலைக்கு வருகிற தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் குறைவதற்குப் பதிலாக பல மடங்கு அதிகமாகிக் கொண்டு வந்திருக்கிறது. இதை நேரடியாகக் காணவேண்டும் என்று சொல்லித்தான் திடீரென்று கடந்த வாரம் தண்டையார்பேட்டை பிரிவு பணிமனைக்குச் சென்று பார்த்தபோது அங்கே பொறுப்பான அதிகாரிகள் கூட பொறுப்பற்ற முறையில் இருந்தது கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, உடனடியாக உயர் அதிகாரிகள் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அறிவுறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. உயர் அதிகாரிகளை அழைத்து வைத்துப் பேசி யார், யார் முன்னறிவிப்புக் கொடுக்காமல் வேலைக்கு வராமல் இருக்கிறார்களோ அவர்கள் மீது மிகக் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அறிவுறுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

1989 மே 12] [திரு. மு. கண்ணப்பன்]

சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரை ரயில் பேருந்துப் பயணிகளுக்கு 'பீக் ஹவர்ஸ்'-இல் எவ்வளவு நெருக்கடி இருக்கும் என்பது நமக்கெல்லாம் தெரிந்த ஒன்றாகும். எனவே இனிமேல் இவ்வாறு வராமல் இருப்பவர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைக்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடத்தில் அறிவுரை சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. தொடர்ந்து திடீர் சோதனைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு இத்தகைய குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு எல்லா வகையிலும் அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கேள்வியைக் கேட்டபோது இருந்த அதிர்ச்சியை விட மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அளித்த பதிலுக்குப் பிறகு பேரதிர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆயிரக் கணக்கான ட்ரிப்புகள் காலையிலும் மாலையிலும் பல்லவன் பேருந்துகள் செல்லவில்லை என்று சொல்லும்போது எத்தனை இலட்சம் மக்கள் இதனால் பாதிக்கப்பட்டு இருப்பார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். பணிமனைக்குச் செல்பவர்கள், மருத்துவமனைக்குச் செல்பவர்கள், அவசர வேலை நிமித்தம் செல்பவர்கள் இப்படி எத்தனை இலட்சம் பேர் பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்கள் என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும். எந்தச் சட்டதிட்டங்களுக்கும் உட்பட்டதுபோன்றே தோன்ற வில்லையே! இவைகளுக்கென்று 'நார்ம்ஸ்' இருக்கத்தானே செய்யும்! இவ்வளவு தூரம் அங்கே இத்தனைபேர் வராமல் இருந்து அதிகாரிகள் எப்படித்தான் பார்த்துக் கொண்டிருந் தார்களோ? எனவே இனிமேலாவது—இந்த எண்ணிக்கை குறையும் என்று சொல்வதற்குப் பதிலாக—இப்படிப்பட்ட தவறுகளே வராத அளவுக்கு இதனை 'ஸ்ட்ரீம்லைன்' பண்ணுகிற முயற்சியில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஈடுபடுவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால் இரவு நேரங்களில் ஓடும் ஆம்னி பஸ்களை எல்லாம் தடுத்து நிறுத்தி யவர்கள் அவர்கள். அந்த அளவுக்கு சுறுசுறுப்பாக அவர்கள் இயங்குகின்ற காரணத்தால் பொதுமக்களின் கஷ்டத்தை உணர்ந்து உடனடியாக இதனைச் செம்மைப்படுத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையில் இப்படிப்பட்ட நிர்வாகச் சீர் கேடுகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதை எல்லா உறுப்பினர்களும் பகிரங்கமாகவே தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் முழு விவரங்களையும் தகவலுக்காக சபையில் அளித்திருக்கிறேன். எனவே இத்தகைய

முறைகேடுகளைத் தீர்ப்பதற்கு நிச்சயமாக இன்றைக்கு பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற அரசு அதை சவாலாகவே ஏற்றுக்கொண்டு எதிர்காலத்தில் இத்தகைய முறைகேடுகளைக் களைய நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்கும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(ஆ) மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரிய அலுவலர்களுடைய ஊதியம் சரிவர நிர்ணயிக்கப் பெறாததால் ஏற்பட்டுள்ள பாதிப்பு.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரிய விஞ்ஞானிகள் மற்றும் சார்பு அலுவலர்களுடைய அடிப்படைச் சம்பளம், நான்காவது ஒரு நபர் சம்பளக் குழு பரிந்துரையின்படி சரிவர நிர்ணயிக்கப்படாததால் அவ்வாரிய அலுவலர்கள் கடந்த 4 வருடங்களாகப் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி என்கிற தெய்வசிகாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க் கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்:

அறிக்கை.

தமிழ்நாடு அரசு நான்காவது ஊதியக்குழுவின் பரிந்துரையின்படி தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியத்தில் பணிபுரிகின்ற அறிவியல் அலுவலர்கள் மற்றும் சார்பு அலுவலர்களான தலைமை அறிவியல் அலுவலர், துணைத் தலைமை அறிவியல் அலுவலர், இளநிலை அறிவியல் அலுவலர், மின் மேற்பார்வையாளர், களப்பணியாளர் மற்றும் ஆய்வக உதவியாளர் ஆகியோருக்கு 1–10–1984 முதல் ஊதிய விகிதம் நிர்ணயிக்கப் பட்டது.

தமிழ்நாடு மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரிய அறிவியல் அலுவலர்கள் மற்றும் சார்பு அலுவலர்கள் தங்களுடைய ஊதிய விகிதத்தை கிண்டி 'கிங்' இன்ஸ்ட்டிடியூட்டில் பணிபுரியும் அறிவியல் அலுவலர்கள் மற்றும் சார்பு அலுவலர்களின் ஊதிய விகிதத்திற்கு இணையாக மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை 1–10–86 அன்று வாரியத்தின் முன் வைத்தார்கள். வாரியமும் அவர்களின் கோரிக்கையை ஏற்று ஒப்புதல் அளித்தது. இதற்கிடையில் தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரிய ஆய்வக அலுவலர்கள் மற்றும் சார்பு அலுவலர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதிய விகிதம் ஏற்கெனவே நான்காவது ஊதியக்குழுவின் பரிந்துரையின்படிதான் நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசு வாரியத்திற்கு அறிவுரை